

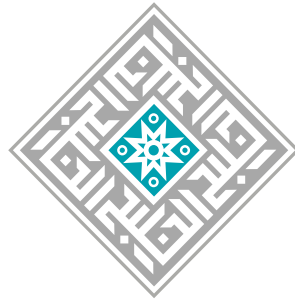


مركز الخليج للأبحاث  
المعرفة للجميع

## الممرات المائية ... صراع النفوذ

اللواء البحري ( م ) المهندس / صالح بن صنيح العتيبي  
مستشار أول دراسات دفاعية وأمنية  
مركز الخليج للأبحاث





الآراء الواردة في هذا المقال تعبر عن رأي الكاتب وحده، ولا تعكس بالضرورة سياسة أو توجه مركز الخليج للأبحاث



تُشكل المحيطات والبحار نحو ما يقارب 71٪ من المساحة الكلية لسطح الأرض، إذ يمر عبرها نحو 80٪ من حجم التبادل التجاري العالمي، وتفصل بين القارات والدول وترتبط بينها في نفس الوقت عبر مسطحات مائية تضيق في أماكن معينة لتُكون المضائق المائية التي تلعب دوراً هاماً في حركة التجارة العالمية، حيث تُمثل الشرايين الحيوية وعنق الزجاجة للاقتصاد العالمي، وتُعد مقوماً استراتيجياً ومحركاً سياسياً ذا أهمية بالغة، حيث تتركز فيها مصالح الدول، وتنعكس أهميتها في تأثيرها المباشر على العلاقات الدولية، وعلى سلاسل الإمداد العالمية؛ فهي تُمثل نقاط الارتكاز الأكثر حساسية في الجغرافيا السياسية والاقتصادية، وتختصر المسافات، وتخفض تكاليف النقل، وتضمن تدفق الطاقة والبضائع بين القارات، وإن تأمينها يعتبر ضرورة قصوى لاستقرار الأسواق الدولية، ما يمنحها أهمية جيوسياسية اقتصادية، حيث أصبحت محط أنظار الدول في السباق والتنافس لمد النفوذ، واستخدامها كورقة ضغط سياسية في النزاعات وتحول الصراع إلى حرب المضائق المائية، لذا فإن عدم استقرار هذه المضائق، أو اضطرابها سيؤدي إلى أزمات اقتصادية عالية، ويؤثر سلباً في حركة الأسواق والاستثمارات العالمية.

### أهم الممرات البحرية ... والقنوات المائية.



المضيق المائي هو ممر بحري طبيعي ضيق يربط بين مسطحين مائيين مثل (بحرين، محيطين، بحر ومحيط)، ويقع بين كتلتين يابستين متقابلتين وتعد المضائق طرقاً بحرية استراتيجية حيوية للملاحة والتجارة الدولية، وتتميز عادة بعمقها الطبيعي الذي يسمح بعبور السفن، ويوجد العديد من المضائق والممرات المائية، ولكن من أهمها وأبرزها مضيق (هرمز، باب المندب، ملقا، البسفور، جبل طارق)، وطريق رأس الرجاء الصالح، بينما القناة المائية هي ممر مائي اصطناعي من صنع الإنسان، لربط مسطحين مائيين طبيعيين مثل (المحيطات، البحار،

”

**أمن الممرات المائية  
مسألة تتجاوز البعد  
البحري إلى كونها  
قضية أمن اقتصادي  
دولي تؤثر على سلاسل  
الإمداد العالمية، لذا  
فإن حمايتها ضرورة  
قصوى لاستقرار الاقتصاد  
العالمي**

“



والبحيرات) ببعضهما البعض، بهدف تسهيل مرور السفن والبضائع، واختصار مسافات وزمن الشحن البحري، ما يؤدي إلى خفض تكاليف النقل وتحسين كفاءة سلاسل الإمداد العالمية، ومن أهمها قناة (السويس، وبنا).

## مضيق هرمز ... شريان الطاقة العالمي.

يقع مضيق هرمز بين سلطنة عمان وإيران، ويربط الخليج العربي ببحر عمان وصولاً إلى بحر العرب، ويبلغ طول المضيق من ١٦٦ كم إلى ١٦٧ كم، ويبلغ عرضه ٣٣ كم عند أضيق نقطة، بينما يتراوح عمقه من ٦٠ م إلى ١٠٠ م، ويبلغ عرض ممر الدخول والخروج ما يقارب ١٠,٥ كم، حيث تُخصص ممرات محددة للملاحة بعرض ميلين بحريين لكل اتجاه، ويمر عبره نحو ٢٠٪ من صادرات النفط والغاز الطبيعي المسال العالمية، ما يجعله شرياناً حيوياً وصمام أمان للطاقة والتجارة الدولية، ويؤدي أي اضطراب فيه إلى التأثير المباشر في أسعار الطاقة وسلاسل الإمداد الدولية، ويعتبر المضيق أداة ضغط سياسية، طالما استخدمتها إيران في النزاعات الإقليمية والدولية، وشهد المضيق أحداثاً معينة من أهمها حرب الناقلات في الثمانينيات خلال حرب الخليج الأولى بين العراق وإيران، وتدويل الأزمة بتدخل الولايات المتحدة تحت ذريعة تأمين الملاحة البحرية، وما واكب تلك الأحداث من تكاليف الشحن والتأمين والتأثيرات الاقتصادية على دول العالم، وكذلك ما قامت به إيران من التحرش بالسفن التجارية في المضيق خلال سنوات عديدة، إلى أن تمت المواجهة الأخيرة الأمريكية/الإسرائيلية على إيران في ٢٨ فبراير ٢٠٢٦م، حيث تبنت إيران استراتيجية الحرب غير المتكافئة وذلك بتعزيز قدرتها الصاروخية وبموقعها الجغرافي أمام مضيق هرمز، والتهديد التجاري والاقتصادي باستخدام النفط كورقة ضغط سياسية على الدول في حال إغلاق المضيق، والتهديدات غير المباشرة مثل العمليات السيبرانية والإرهاب البحري والتهديد بحرب الناقلات، حيث عمدت مؤخراً إلى إغلاق المضيق، وصرحت بأن سيطرتها على المضيق تُعتبر ورقة قوة تضاهاي القنبلة الذرية، وفرضت الرسوم على عبور السفن، ما يُعد انتهاكاً للقوانين الدولية، وما ترتب عليه من انعكاسات اقتصادية وسياسية وأمنية سلبية، فضلاً عن التأثيرات غير المباشرة على معدلات التضخم، وتداعيات ذلك على ردة الفعل من قبل الجانب الأمريكي الذي فرض الحصار البحري على الموانئ الإيرانية ما سعد من التأثير السلبي على الاقتصاد، وزيادة حدة التوتر في المنطقة، وتحول أزمة مضيق هرمز من هدف تأمين الملاحة البحرية إلى عسكرة الممر المائي ونشوب النزاعات التي قد تلحق بأمن واستقرار المنطقة التي يعود استقرارها على استقرار وازدهار الاقتصاد العالمي، ولا زالت الأزمة قائمة بسبب تعنت الموقف الإيراني، والسلوك العدواني وممارسة القرصنة الإيرانية في أحد أهم الممرات المائية الاستراتيجية.

”

**مضيق هرمز ليس مجرد ممر مائي فحسب بل شريان الطاقة العالمي الذي تتقاطع فيه السياسة والاقتصاد والأمن الدولي، ويُعد بوابة عبور الخليج العربي نحو العالم**

“





يقع مضيق باب المندب في جنوب البحر الأحمر، ويربط خليج عدن المطل على المحيط الهندي بالبحر الأحمر، ويحده اليمن آسيوياً، وجيبوتي إفريقياً، ويبلغ عرضه ما يقارب ٣٠ كم، من رأس منهالي على الساحل الآسيوي، إلى رأس سيان على الساحل الأفريقي، وتقع جزيرة بريم اليمنية في مدخل المضيق الجنوبي، وتقسّم المضيق إلى قناتين (قناة صغيرة تُعرف بإسكندر، ويبلغ عرضها ٣ كم، وأقصى عمق لها نحو ٣٠ م، وتقع إلى جهة الشرق بمحاذاة اليمن، وقناة دقة المايون وهي الأكبر بعرض ما يقارب ٢٥ كم وعمق ٣١٠ م، وتقع غرباً بمحاذاة السواحل الأفريقية، ويُعد مضيق باب المندب من أهم الممرات الاستراتيجية عالمياً للتجارة بين آسيا وأوروبا، ويمر عبره نحو ١٠٪ من التجارة الدولية، ما يجعله شرياناً رئيساً لنقل الطاقة، ويعتبر البوابة الجنوبية لقناة السويس التي أسهمت في إعادة تشكيل جغرافيا التجارة بين آسيا وأوروبا عبر اختصار مسافات هائلة وتقليل تكاليف الشحن، وشهد المضيق أحداثاً معيّنة من أهمها الوقائع التي عقبت سقوط نظام بري في الصومال عام ١٩٩١م، والنزاعات السياسية والتوترات وانعدام الأمن الغذائي الذي جعل من منطقة القرن الإفريقي منطقة هشّة، وتدهور اقتصادها، ما أدى إلى ضعف المؤسسات الحكومية ونشاط الجماعات المتطرفة والمسلحة، وجعل المنطقة ساحة للصراعات بالوكالة، الأمر الذي دعا بجانب الموقع الاستراتيجي لها على ممرات حيوية والموارد الواعدة بها إلى التنافس الدولي لمد النفوذ وتهديد الأمن البحري، حيث نجد أن الولايات المتحدة قامت ببناء قاعدة لها في جيبوتي في عام ٢٠٠٢م لمواجهة أعمال القاعدة والقرصنة في المضيق بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١م، وبناء العديد من القواعد لعدد من الدول في منطقة القرن الإفريقي، كما أدت الحرب اليمنية في عام ٢٠١٤م، إلى تهديد حرية الملاحة في المضيق من قبل جماعة الحوثي بتنفيذ بعض الهجمات على السفن التجارية، وزراعة الألغام، هذا بالإضافة لإطلاق الصواريخ والمسيرات بعد اندلاع طوفان الأقصى في ٢٠٢٣م بين فصائل المقاومة

”

**مضيق باب المندب حارس  
البحر الأحمر الاستراتيجي  
وبوابة العبور نحو التجارة  
العالمية، ومفتاح قناة  
السويس للقاء الشرق  
بالغرب**

“



بفلسطين وإسرائيل، وإعلانهم بإغلاق المضيق على السفن الإسرائيلية وأي سفن تحميها بشكل مباشر أو غير مباشر، ومن العمليات التي تم إطلاقها لدعم الأمن البحري عملية "حارس الازدهار" في ٢٠٢٣م، وهي عملية متعددة الجنسيات أطلقتها أمريكا لحماية التجارة في البحر الأحمر، وذلك من خلال دوريات مشتركة في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، وعملية "ASPIDES"، في ٢٠٢٤م، التي أطلقتها الاتحاد الأوروبي كعملية دفاعية أمنية بحرية لحماية السفن التجارية في البحر الأحمر، وحماية حرية الملاحة من هجمات الحوثيين، وجاء الاعتراف الإسرائيلي المنفرد في ٢٠٢٥م بأرض الصومال ليزيد من تأزم الموقف، ولا زالت التهديدات تواجه الأمن البحري في مضيق باب المندب بتلويح إيران بإغلاق المضيق تزامناً مع مضيق هرمز، الذي يؤدي عدم استقراره إلى اضطراب في حركة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد العالمية، علماً بأن التهديدات التي تواجه الأمن البحري في البحر الأحمر ومضيق باب المندب تنعكس بالتالي على الخليج العربي ومضيق هرمز وبالعكس، كون استقرار مضيق هرمز في الخليج ينعكس على الأمن في البحر الأحمر، بينما يعتمد مضيق هرمز على البحر الأحمر كمنفذ استراتيجي بديل في حال اضطراب حرية الملاحة في الخليج.

## مضيق ملقا ... شريان الطاقة الآسيوي.



مضيق ملقا أحد أهم الممرات المائية والاستراتيجية في العالم، يقع في جنوب شرق آسيا بين ماليزيا وإندونيسيا. ويربط المضيق بين المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي في المحيط الهادئ، ويُعد أقصر طريق بحري بين آسيا وأوروبا والشرق الأوسط، ويبلغ طوله ما يقارب ٩٠٠ كم، وعرضه عند أضيق نقطة له نحو ٢,٨ كم فقط، وهذا يندرج بالمخاطر البحرية في حال جنوح السفن حيث يعتبر المضيق الأكثر ازدحاماً دولياً، ويمر عبره ما يقارب ٨٠٪ من صادرات الطاقة للصين وكوريا واليابان، وتعتمد عليه الصين بشكل كبير جداً حيث إن عدم استقراره سيكون له التأثير البالغ عليها، وشهد المضيق أحداثاً معينة من أهمها ما يعرف بـ «معضلة ملقا»، حيث تعتمد الصين في أغلب تجارتها على المضيق، المحاط بدول محايدة مثل ماليزيا وإندونيسيا أو دول حليفة للولايات المتحدة مثل سنغافورة، وتشعر

”

العالم يمر من هنا....  
مضيق ملقا جسر الطاقة  
الآسيوي الذي يتدفق  
فيه النفط والغاز ليصبح  
الركيزة الأساسية لأمن  
الطاقة في شرق آسيا

“





الصين بالقلق في أن الولايات المتحدة تمتلك قدرة كبيرة على السيطرة على مضيق ملقا في ظل تواجد الأسطول السابع الأمريكي المعزز بقواعد ثابتة في اليابان وسنغافورة، والمناطق به تأمين الممرات المائية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وحماية مضيق ملقا وضمان التدفق التجاري، وحماية حلفائها، من جهة، وكورقة ضغط على الصين من جهة أخرى في ظل التنافس الحاد بينهما على الموارد خاصة مع مراقبة الصين لهذه الممرات المائية الحيوية، وترى الصين أنه في ظل التوترات الجيوسياسية القائمة بينها وبين تايوان، سيكون له تداعياته في إغلاق المضيق بقوات بحرية بسيطة، ما يعني حرمان الصين من أحد أهم شرايين نفوذها الاقتصادية، لذا تسعى الصين على استقرار الأوضاع في هذا الممر الاستراتيجي، وقامت بالترويج لمبادرة الأمن العالمي التي تستهدف إقامة شراكة أمنية مع الدول المحيطة في المنطقة بجانب نشاط قواتها البحرية على مسافة بعيدة من المضيق، ما يمكن أن يقلل من تأثيرات «معضلة ملقا» رغم التحديات التي تواجهها.

## مضيق البسفور ... بوابة البحر الأسود.



يقع مضيق البسفور في الجهة الشمالية الغربية من تركيا ضمن المياه الإقليمية، ويُقدر طوله ما بين ٣٠ كم إلى ٣٢ كم، وعرضه بالنصف الشمالي عند المدخل بين منارتي الأناضول وروملي ما يقارب ٣٦ كم، ويضيق جنوباً بعرض ٦٩٨ م، ويبلغ متوسط عمق المضيق حوالي ٥٠ م، حيث تُقدر أعماق منطقة فيه بين ١٠ م إلى ١٢٠ م، ويُعد أضيق ممر مائي طبيعي في العالم ومن أكثرها ازدحاماً، ويفصل المضيق بين قارتي آسيا وأوروبا بمدينة اسطنبول، ويصل بين بحر مرمرة جنوباً الذي يتصل بدوره بالبحر الأبيض المتوسط عبر مضيق الدردنيل وبين البحر الأسود شمالاً الذي لم يكن بمنأى عن تهديدات الأمن البحري خلال الحرب الروسية الأوكرانية، أن المياه السطحية تتدفق من البحر الأسود (الأقل ملوحة) باتجاه بحر مرمرة، بينما توجد تيارات سفلية معاكسة، وعندما تختلط تلك التيارات تكون دوامات

”

**مضيق البسفور أحد أضيق الممرات المائية في العالم، يربط البحر الأسود ببحر مرمرة، مشكلاً حجر الزاوية وقلب اسطنبول النابض**

“





تشكل خطراً على الملاحة البحرية، ويقطع المضيق ثلاثة جسور رئيسية تربط بين القارتين وهي (جسر شهداء ١٥ تموز، جسر السلطان محمد الفاتح، جسر السلطان سليم الأول)، بالإضافة إلى نفق «مارماراي» ونفق «أوراسيا» اللذين يمران من تحت قاع المضيق، ويلعب مضيق البوسفور دوراً هاماً في نقل النفط من روسيا، وكذلك يعتبر الركيزة الأساسية والمنفذ الوحيد للنقل الدولي نحو البحار المفتوحة للدول المطلة على البحر الأسود مثل رومانيا وبلغاريا وأوكرانيا وجورجيا، كما يستخدم المضيق بشكل فعال للنقل الداخلي لمدينة إسطنبول بين آسيا وأوروبا، ولهذا الموقع الاستراتيجي أهمية بالغة دفعت حلف شمال الأطلسي (الناتو) لضم تركيا للحلف كردع غير مباشر لنشاط روسيا التي تعتبر المضائق التركية هي المخرج الوحيد لسفنها، وشهد المضيق أحداث معينه من أهمها أنه بعد انتهاء حرب الاستقلال وإعلان قيام الجمهورية التركية، عُدلت بعض البنود التي منحت تركيا الحق بالسيطرة الكاملة على مضائق البوسفور والدرديل، وضمان المرور للسفن المدنية وقت السلم، وتقييد مرور السفن البحرية التي لا تنتمي لدول البحر الأسود، وأصبح لتركيا الحق في إغلاق المضائق المائية حالة الحرب أو الأخطار المتوقعة التي تقدرها، وكذلك مطالبة الاتحاد السوفياتي سابقاً بتعديل معاهدة «مونتر» بحيث تشترك دول البحر الأسود جميعاً في الإشراف على الملاحة بالمضائق التركية، لعبور السفن السوفياتية التجارية والحربية وقت السلم والحرب، إلا أن ذلك تم رفضه، لذلك سعت روسيا إلى إقامة علاقات تعاونية مشتركة مع تركيا بهدف ضمان حرية الملاحة للسفن الروسية في المضائق التركية.

## مضيق جبل طارق ... صخرة التاريخ الحية.



يقع مضيق جبل طارق بين دولة المغرب ودولة إسبانيا، ويبلغ طوله حوالي ٥٨ كم، وعرضه ١٤ كم في أقصر مسافة بين المغرب وإسبانيا، ويبلغ عرض المدخل الغربي للمضيق ٤٣ كم بين رأس سبارتل من جهة المغرب ورأس الطرف الأغر من جهة إسبانيا. أما عرضه من الناحية الشرقية فيقدر بـ ٢٣ كم وهي المنطقة القريبة من مدينة سبتة، ويبلغ عمق المضيق ما يقارب من ٣٠٠ م، ويتميز المضيق في موقعه الفاصل بين القارتين الأوروبية والأفريقية، وبين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض

”  
مضيق جبل طارق البوابة  
الاستراتيجية التي تربط  
المحيط الأطلسي بالبحر  
الأبيض المتوسط، ويفصل  
بين قارتي أفريقيا وأوروبا

“



المتوسط، حيث يربط بين الشرق والغرب، وبين الشمال والجنوب، ويمر عبره نحو 7٨٠ من الغاز والسلع للاتحاد الأوروبي، ويعتبر الممر الرئيس للسلع والخدمات القادمة من أوروبا وبعض دول آسيا ودول شمال أفريقيا عبر البحر الأبيض المتوسط نحو الأمريكيتين والعكس، وأحد أكثر الممرات البحرية ازدحاماً في العالم، ويعد مضيق جبل طارق قبل بناء قناة السويس المنفذ الوحيد من وإلى البحر الأبيض المتوسط، ومن الموانئ المهمة على طول المضيق ميناء الجزيرة الخضراء وميناء طنجة وميناء جبل طارق، وتمتد أهمية المضيق إلى المجال الجوي، حيث يعتبر ممراً حيوياً للطائرات العسكرية الأمريكية المتجهة إلى الشرق الأوسط، في ظل سيادة بريطانيا على الأجواء، تقابلها قيود إسبانية على استخدام المجال الجوي، حيث شهد المضيق أحداثاً معينة من أهمها النزاع البريطاني الإسباني والمناوشات العسكرية بينهما، كون صخرة جبل طارق تقع تحت السيطرة البريطانية، التي تنازلت عنه إسبانيا بموجب معاهدة «أوترخت» عام ١٧١٣م، وطالبت إسبانيا على مر العصور بتقاسم السيادة على المضيق ما أدى إلى التوترات المتصاعدة في المنطقة، ومطالبة المغرب بفتح ملف مدينتي سبتة ومليلية المغربية والمحتلة من قبل الجانب الإسباني وما أعقبها من مناوشات عسكرية بالقرب من مدينة سبتة كادت أن تفضي إلى حرب بين الطرفين وربما تقود إلى حرب متعددة الأطراف، إلا أنه عقب خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي عام ٢٠٢٠م (بريكست) عاد ملف القضية إلى الواجهة، وبعد عدة مفاوضات تم في عام ٢٠٢٥م اتفاق نهائي وتاريخي يضمن حرية تنقل الأشخاص والبضائع، ويزيل الحواجز المادية بين الإقليم وإسبانيا، مع دمج جبل طارق في فضاء شنغن الأوروبية واستمرار السيادة البريطانية، إلا أن إمكانية فرض قيود إسبانية على الحدود قد تؤخر العبور عبر المضيق، وكذلك تصاعد المناورات العسكرية المتداخلة، قد تهدد حرية الملاحة الدولية في هذا المضيق الاستراتيجي.

”

**رأس الرجاء الصالح لم يكن مجرد رأس صخري في قلب العواصف العاتية، بل كان نهاية مقبرة السفن، وبداية عصر جديد من الاكتشافات**

“

**طريق رأس الرجاء الصالح ... رأس العواصف قديماً ومنازة الأمل حديثاً.**



يقع رأس الرجاء الصالح في جنوب غرب دولة جنوب أفريقيا، ويبعد ١٤٠ كم عن مدينة كيب تاون، ويمتد في المحيط الأطلسي ويربط بين قارتي آسيا وأفريقيا، بدأ ملوك





البرتغال في رحلات استكشاف الساحل الغربي والوصول إلى آسيا عن طريق البحر للوصول إلى سواحل الهند، ففي عام ١٤٨٨م وصل البحار (بارثولوميو دياز) إلى رأس الرجاء الصالح واستطاع الدوران حوله ليتأكد من أن الساحل يدور حول إفريقيا، ولكن ملاحظته عملت في شجيرة أحيته عالم البحري مستمراً «رأس العملاق» وسُمي قديماً أيضاً بـ«مقبرة السفن» بسبب كثرة الحوادث والغرق التي شهدتها السفن نتيجة العواصف العاتية، إلا أن ملك البرتغال (خوان الثاني) أسماه برأس الرجاء الصالح أملاً وتفاؤلاً للتجارة البرتغالية للوصول إلى الهند بحرراً، حيث جاء بعد ذلك البحار (فاسكو دي جاما) مكتشف الطريق البحري إلى الهند والوصول للأراضي الآسيوية، هذا الاكتشاف مكن من الوصول المباشر إلى مقدرات الشرق من التوابل والحبر والمعادن الثمينة التي كانت تحتاجها أوروبا آنذاك، والاستغناء عن طرق القوافل البرية المعرضة للخطر، ما ساهم في بدايات عصر الاستعمار الأوروبي، علماً بأن رأس الرجاء الصالح لم يكن أقصى نقطة جنوبية في إفريقيا بل «رأس إغولاس» هو الأبعد جنوباً، إلا أن أهميته الاستراتيجية والتاريخية جعلته أكثر شهرة ومعروفة لدى البحارة، ويعد طريق رأس الرجاء الصالح الممر البديل البحري الاستراتيجي للسفن وناقلات النفط، خاصة في أوقات النزاعات والتوترات الأمنية والتهديدات والمخاطر التي تواجه الأمن البحري في المضائق المائية، لتفادي المرور عبر مضيق هرمز ومضيق باب المندب وقناة السويس، مما يحول حركة التجارة العالمية من الممرات المختصرة إلى المسارات الأطول حول أفريقيا، ما يؤدي إلى زيادة كبيرة في تكاليف الشحن والوقود والتشغيل والتأمين على السفن، إضافة إلى تكاليف تأخر مواعيد تسليم السلع والإخلال بالالتزامات التعاقدية لشركات الشحن، بسبب طول مسافة الطريق مقارنة بطريق قناة السويس، الأقصر مسافة والأقل تكلفة، إلا أن عبور هذا الطريق من قبل السفن التي تبحث عن مسارات أكثر أماناً قد يؤثر على إيرادات قناة السويس.

”

**قناة السويس أسهمت  
في إعادة تشكيل جغرافيا  
التجارة بين آسيا وأوروبا  
عبر اختصار مسافات هائلة  
وتقليل تكاليف الشحن**

“

### قناة السويس ... ملتقى الشرق والغرب.

قناة السويس ممر مائي اصطناعي تقع في دولة مصر وتربط بين البحر الأبيض المتوسط عند بور سعيد والبحر الأحمر عند السويس، ويبلغ حجمها الحالي بعد التوسعة بطول ١٩٣ كم، وعرض ٢٠٥ م، وعمق ٢٤ م، وتحتوي القناة على منفذين، أحدهما شمالي بطول ٢٢ كم، والآخر جنوبي بطول ٩ كم، ما يجعلها تمتد من الشمال إلى الجنوب مروراً ببرزخ السويس، ويعد من البحيرات من أشهرها بحيرة التمساح وبحيرة المنزلة والبحيرات المرة والحلوان والبحيرات المرّة وغيرها. وتعد أطول ممر مائي في العالم حيث يتطلب عبورها فترة زمنية تتراوح بين ١٣-١٥ ساعة، وتكمن أهمية البحيرات في موقعها الذي يجعل منها النقطة التي تستطيع فيها السفن تحويل مساراتها قبل الانتقال إلى مدينة بورسعيد شمالاً، أو ميناء السويس جنوباً، بالإضافة إلى أنها توفر مرفأ لبعض السفن لاجتياز القناة، وتعتبر القناة من أكثر الممرات ازدحاماً، وأقصر





طريق الالتقاء الشرق بالغرب، وتمر عبرها السفن بين أوروبا وشرق آسيا دون المرور بأفريقيا، وبسبب موقعها الاستراتيجي أصبحت ممرًا حيويًا أساسيًا يختصر المسارات التجارية والوقت بين آسيا وأوروبا ويوفر تكاليف التشغيل، حيث يمر عبرها ما يقارب ٨٢٪ من حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً، وتلعب دوراً هاماً في دعم الاقتصاد لدولة مصر من خلال الرسوم مقابل عبور السفن من خلالها، والإيرادات التي تقدمها شركة قناة السويس للدولة، ومن خلال المبالغ المالية التي ينفقها ركاب السفن العابرة أثناء فترات التوقف القصيرة في أي من الموانئ الموجودة على طول القناة، وذلك لقاء حصولهم على بعض الخدمات والبضائع، وقناة السويس تتم الملاحة فيها ليلاً ونهاراً، ومزودة بنظام إدارة حركة السفن (VTMS)، الراداري لمتابعة حركة السفن على طول القناة وتتيح بذلك إمكانية التشغيل في أوقات الطوارئ حيث تقيم الحوادث فيها بنسبة قليلة جداً عند مقارنتها بالممرات الأخرى، إلا أن جنوح بعض السفن تكرر في مجرى القناة لأسباب يتعلق بعضها بحجم السفن ومنها على سبيل المثال سفينة «إيفر جيفن» في عام ٢٠٢١م، وكذلك لأسباب تتعلق بحالة الطقس أثناء العبور، إضافة إلى الأخطاء البشرية التي قد تعيق حركة الملاحة في هذا الممر الحيوي لحركة التجارة العالمية، لذا فإن قناة السويس أسهمت في إعادة تشكيل جغرافيا التجارة بين آسيا وأوروبا عبر اختصار مسافات هائلة وتقليل تكاليف الشحن.

## قناة بنما ... الأرض مقسمة والعالم موحد.



قناة بنما ممر مائي اصطناعي تقع في دولة بنما، بين قارتي أمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية، وترتبط بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي، ويبلغ طولها ما يقارب ٨٢ كم، ويمر عبرها حوالي ٦٪ من حجم التجارة العالمية، فشلت فرنسا في تشييد القناة في وقت مضى، والتي كانت تخضع لكولمبيا آنذاك، بسبب التحديات الجغرافية ونقص اللوجستيات، حيث سيطرت أمريكا على القناة وأبرمت اتفاقيات لبنائها، وأكملت مشاريعها عام ١٩١٤م، ونقلتها إلى حكومة بنما عام ١٩٩٩م، مقابل منح واشنطن حق استعمال القوة العسكرية للدفاع عن القناة ضد أي تهديد، صممت القناة على أحدث طراز هندسي يضمن الانتقال للسفن العابرة بين المحيطين من خلال بوابات أفعال مائية

”

قناة بنما ليست مجرد قناة مائية، بل معجزة هندسية اختصرت نصف العالم، لتعيد رسم خرائط التجارة والاقتصاد العالمي

“





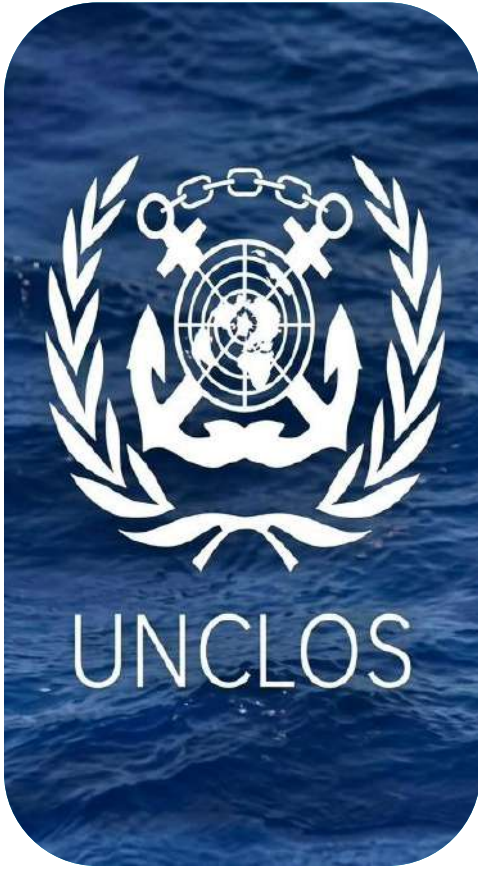
تعرف بالأهوسة مهمتها رفع السفن التي تدخل القناة إلى مستوى أعلى ثم تنخفض إلى مستوى سطح البحر عند الطرف الآخر، إذ يقع المحيط الهادي على ارتفاع أعلى قليلاً من المحيط الأطلسي، كما يتضمن النظام مجاري مائية تنقل المياه من البحيرات إلى غرف الأقفال لرفع السفن، أو بين الخرف ومن ثم إلى البحر لخفضها، وبتراوح الوقت الذي تستغرقه السفينة للانتقال إلى الجانب الآخر ما بين ٨ إلى ١٠ ساعات، وتم تطوير القناة في عام ٢٠١٦م لجعلها تستوعب أكبر عدد من السفن الضخمة والبضائع، ولعبت القناة دوراً هاماً في دعم اقتصاد دولة بنما وذلك من خلال الإيرادات التي تحصل عليها، ومن التحديات والتهديدات التي تواجه الأمن البحري في قناة بنما الجفاف وانخفاض مستوى المياه ومحاولة خلق التوازن بين حاجة كل من الشعب والقناة للمياه، ما زاد من طول مدة انتظار السفن لدخول القناة وعبورها، ومن أهم تلك التهديدات التي تواجه القناة التنافس الأمريكي الصيني على الممرات المائية الحيوية، حيث صرح الرئيس (ترامب) بالنظر لإمكانية إعادة فرض السيطرة الأميركية على القناة، بحجة أن بنما تضع رسوماً باهظة لاستخدامها وما يترتب على ذلك من أضرار على مصالح الاقتصاد الأمريكي، وتُعد القناة ذات بعد استراتيجي عسكري واقتصادي لأمريكا تمكنها من نقل السفن بين المحيطين، وتحقق نفوذها في أمريكا اللاتينية، وأمنها الاقتصادي بما يضمن حرية حركة التجارة ومنع أي تدخل أجنبي وخاصة الصين، علماً بأن الصين وسّعت نفوذها تدريجياً في القناة، خاصة عندما قطعت بنما علاقاتها الدبلوماسية مع تايوان لإقامة علاقات رسمية مع بكين، مما فتح المجال أمام الشركات الصينية في الاستثمارات، لا سيما في البنية التحتية للموانئ والمناطق الحرة حول القناة، في إطار مبادرة الحزام والطريق، وبالمقابل لكبح جماح الصين سعت الولايات المتحدة من خلال شركات الاستثمار الأمريكية لتقويض النفوذ الصيني في قناة بنما.

### المخاطر والتحديات ... التي تواجه المضائق المائية.

أن الأهمية الاستراتيجية للمضائق والممرات المائية جعلها عرضة للعديد من التهديدات والمخاطر التي تواجهها، وتؤثر في مجملها على حرية الملاحة البحرية التي بدورها تؤثر على سلاسل الإمداد العالمية، ومن أبرز التهديدات النزاعات والتوترات الجيوسياسية التي حولت تلك المضائق المائية من نقاط آمنة إلى ساحات ومعارك للصراع، ومن تلك المخاطر التي تواجه الممرات المائية أيضاً زرع الألغام، والقرصنة وكافة الأنشطة غير المشروعة التي تعتبر تهديدات أمنية تهدف إلى عرقلة الملاحة، وتجبر السفن لتغيير مساراتها لمناطق أكثر أماناً، كما تعتبر الهجمات السيبرانية تهديداً استراتيجياً لسلامة الممرات البحرية، حيث تستهدف البنية التحتية من خلال أنظمة الملاحة، والموانئ، واختراق الأنظمة التشغيلية، وخلق ثغرات لتعطيل سلاسل الإمداد، ما يزيد من تكاليف التأمين، كما تستهدف تلك العمليات كابلات الإنترنت والتأثير على سرعة نقل البيانات، هذا بالإضافة للمخاطر الطبيعية وتغير المناخ ومخاطر التلوث البيئي التي تؤثر على البيئة البحرية وسلامة المضائق والممرات المائية.

”  
**الممرات المائية شرايين الحياة للاقتصاد العالمي، لكنها تواجه تهديدات متصاعدة تحولها من نقاط عبور آمنة إلى بؤر توتر جيوسياسي وأمني**  
 “





عمدت بعض الدول التي تعتمد في تجارتها عبر المضائق المائية إلى محاولة إيجاد حلول تخفف تأثير التوترات في تلك المضائق التي تقع في مناطق النزاع على اقتصادها، ومنها على سبيل المثال، نجد أن المملكة العربية السعودية قامت بإنشاء خط أنابيب (شرق - غرب) كمسار بديل لتصدير النفط من حقول المنطقة الشرقية إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر، لتجاوز مضيق هرمز وتأمين الصادرات في ظل التوترات الإقليمية، وكذلك قيام السفن أثناء اضطراب الملاحة في مضيق هرمز وباب المندب مثلاً بتغيير مسارها إلى طريق رأس الرجاء الصالح رغم طول المسافة وتكاليف التشغيل والشحن، كما سعت تايلاند كذلك لتسريع مشروع الجسر البري كبديل استراتيجي لمضيق ملقا لتفادي المخاطر الأمنية والاختناقات، كما نجد أيضاً أن الصين تعمل على تقليل آثار أي إغلاق محتمل للمضائق المائية التي تعتمد عليها وذلك من خلال تنويع مصادر إمدادات الطاقة، حيث قامت بإقامة خطوط موصلات برية دولية وإقامة شراكات في مجال الطاقة مع روسيا وباكستان وميانمار ودول آسيوية وأفريقية أخرى لا تميل سياسياً إلى الولايات المتحدة، لكي تضمن استمرار حصولها على احتياجاتها من مصادر الطاقة في أوقات الأزمات.

### الممرات المائية ... وحسم معادلات الصراع.

القانون الدولي وفي مقدمته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢م) تضمنت مبدأ حرية الملاحة، وتنظيم حركة السفن، وسلامة الملاحة، وحماية البيئة البحرية، وتأكيد الالتزام بالتعاون الدولي في مجال الإنقاذ البحري ومكافحة القرصنة، إلا أن تطبيق المواد الواردة يواجه تحديات جسيمة وانتهاكات غير مبررة، فبالرغم من الأنظمة الواضحة، فإن النزاعات والتوترات الجيوسياسية وتداخلها مع المصالح الاقتصادية، وعدم تصديق بعض الدول على تلك الأنظمة، وضعف الرقابة أدى إلى عدم احترام القوانين الدولية في كثير من الأحيان، حيث نجد أن بعض الدول ومنها إيران على سبيل المثال استخدمت مضيق هرمز كورقة ضغط سياسية اقتصادية والذي نتج عن إغلاقه التأثير البالغ على أسعار الطاقة والاقتصاد العالمي، والتوتر الحاد في المنطقة والذي قد يقود إلى حرب وخسائر سوف تترتب على تلك النزاعات، كما فرضت إيران مؤخراً رسوماً لعبور السفن عبر المضيق انتهاكاً صريحاً للقوانين الدولية حيث أن الوضع يختلف تماماً عن القنوات المائية الاصطناعية فيما يتعلق بالرسوم، وأفادت بعض المصادر بأن إندونيسيا تلوح بفرض رسوم على السفن عبر مضيق ملقا وعلى غرار التصرف الإيراني في مضيق هرمز، إلا أنها نفت ذلك مؤخراً، الأمر الذي قد يندرج بتداول فكرة هذه الرسوم وسنها باستخدام السيطرة الجغرافية كورقة ضغط سياسية ونفوذ اقتصادي وتأثيرات جيوسياسية في الممرات المائية التي يجب أن تكون آمنة بما يعود بالاستقرار على الاقتصاد العالمي، أن التوترات واضطراب الملاحة في المضائق المائية يقوض الأمن البحري الذي يعتبر مسؤولية دولية يجب التعاون حيال تلك التهديدات بوقوف المجتمع الدولي من جهة لاستصدار قرارات بعد دراسة وتحديث ما ورد في

”

**أمن المضائق المائية  
ليس قضية إقليمية، بل  
مسؤولية دولية يجب أن  
تضمن حماية حرية الملاحة  
البحرية واستقرار الأسواق  
العالمية**

“





القانون الدولي للبحار وفق المستجدات والتطورات والتقنيات الحديثة، والمطالبة بتفعيل وتطبيق المواد المنظمة لذلك وفرض العقوبات الدولية على جهات التهديد، وكذلك المطالبة باستخدام كافة الوسائل لحماية الملاحة البحرية، واكتساب شرعية حق الدفاع عن النفس بموجب المادة (٥١) من ميثاق الأمم المتحدة، حيث أن قرارات مجلس الأمن تمنح تحت الفصل السابع شرعية إضافية للعمليات العسكرية البحرية، إذ يمكن السماح باستخدام القوة لضمان أمن الملاحة أو تفتيش السفن المشتبه في انتهاكها لحظر الأسلحة، والمطالبة أيضاً بحماية اقتصاد العالم الذي أصبح رهينة دول مارقة تتصرف بعقلية جماعات القرصنة والإرهاب، بعيداً عما تتصرف به الدول الراقية في المجتمعات الدولية، ومن جهة أخرى يجب على المجتمع الدولي التعاون العملياتي من خلال استراتيجيات طويلة المدى بدءاً بالتدريبات والمناورات البحرية، والوعي بالمجال البحري (MDA)، وتبادل المعلومات الاستخبارية، وتعزيز التواجد البحري المشترك عبر المساهمة في مبادرات الأمن البحري، والتعاون في استخدام أحدث الوسائل في المراقبة والكشف والإنذار المبكر والملاحة عبر الأقمار الصناعية، وبناء التحالفات البحرية المشتركة بجاهزية فعالة، واحترام القوانين الدولية والثقة المتبادلة وحل النزاعات الإقليمية، وتفعيل الشراكات لضمان تحقيق متطلبات الأمن البحري في المضائق والممرات المائية، وعلى أن تقوم الدول كذلك بتنوع طرق التصدير لديها وإنشاء خطوط بديلة لتفادي وتقليل المخاطر في مناطق التوتر والصراع، مع إبقاء باب الدبلوماسية مفتوحاً من خلال الحوار الرامني لحل الخلافات وعدم تصعيد الموقف مع جاهزية الردع الذي يهدف لمواجهة تهديدات أمن المضائق والممرات المائية شرايين الاقتصاد العالمي.

## الخاتمة.

النزاعات القائمة وتقدير الموقف الراهن كشفت أن الممرات البحرية لم تعد مجرد طرق تجارية، بل أصبحت مسرحاً رئيساً للصراعات، وساحات للتنافس الدولي والضغط الاستراتيجي، لذا فإن تأمين هذه الممرات المائية هو الدرع الواقعي لمواجهة التحديات والمخاطر المختلفة، ولم يعد خياراً مطروحاً وقضية إقليمية بل ضرورة حتمية ومسؤولية جماعية تتطلب التعاون الدولي الوثيق والأمن المشترك القائم على الثقة واحترام القانون الدولي، لضمان استقرار عالمي، واقتصاد مزدهر، واستدامة لسلاسل الإمداد، التي أصبحت مرهونة بمدى القدرة على تفعيل شراكات استراتيجية وتوازن بين حرية الملاحة البحرية وبين تعزيز القدرات الدفاعية المشتركة لمواجهة المخاطر، لتبقى هذه الممرات آمنة، منبع رخاء للعالم، مستقبل التنمية الواعدة للأجيال، جسوراً للتواصل لا ساحات عراك ونزاعات مستمرة.

”

**الممرات البحرية لم تعد مجرد طرق تجارية، بل أصبحت مسرحاً رئيساً للصراعات، وساحات للتنافس الدولي والضغط الاستراتيجي**

“



**Gulf Research Center**  
Knowledge for All



**مركز الخليج للأبحاث**  
المعرفة للجميع



**Gulf Research Center  
Jeddah  
(Main office)**

19 Rayat Alitihad Street  
P.O. Box 2134  
Jeddah 21451  
Saudi Arabia  
Tel: +966 12 6511999  
Fax: +966 12 6531375  
Email: info@grc.net



**Gulf Research Center  
Riyadh**

Unit FN11A  
King Faisal Foundation  
North Tower  
King Fahd Branch Rd  
Al Olaya Riyadh 12212  
Saudi Arabia  
Tel: +966 112112567  
Email: info@grc.net



**Gulf Research Center  
Foundation**

Avenue de France 23  
1202 Geneva  
Switzerland  
Tel: +41227162730  
Email: info@grc.net



**Gulf Research Centre  
Cambridge**

University of Cambridge  
Sidgwick Avenue,  
Cambridge CB3 9DA  
United Kingdom  
Tel:+44-1223-760758  
Fax:+44-1223-335110



**Gulf Research Center  
Foundation Brussels**

4th Floor  
Avenue de  
Cortenbergh 89  
1000 Brussels  
Belgium  
grcb@grc.net  
+32 2 251 41 64



@Gulf\_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

www.grc.net

مركز الخليج للأبحاث  
المعرفة للجميع